

《資 料》

法学教育の可能性

——特別講義D「クルマ社会と法」・
総合講座「交通問題を考える」——

川 本 哲 郎

1 はじめに

京都では、各大学が連携して単位互換を行っている。それを組織しているのが財団法人「大学コンソーシアム京都」であり、さらに、この組織は、京都市と協力して、京都駅前に設立された京都市大学のまち交流センター「キャンパスプラザ京都」において、各大学の特色ある講義を開講することになった。京都学園大学も、大学コンソーシアム京都には設立以来加盟しており、多くの学生が他大学の特色ある講義を受講してきた。そして、2003年度には、京都学園大学の講義をキャンパスプラザ京都において開講してほしいとの依頼があり、それを受けて、本学において1999年から開講している「総合講座 交通問題を考える」が選定され、そのオーガナイザーを筆者が勤めることとなった。今回は、法学部の担当ということもあり、名称を「クルマ社会と法」と改め、法律の比重を従来よりも大きくし、プログラムにも一部変更を加えた。また、京都以外の地域から講師を招くという試みも行った。その結果、さらにその特徴が鮮明になり、教育の効果も増加したと自負している。この取り組みは、京都学園大学においても支持を得ており、受講生のもっとも多い講義科目のひとつとなっている。このような試みは、今後の法学教育の在り方を示すものと考えているので、以下において、この科目を設置した経緯や目的を紹介すると同時に、講義の概要を述べて、法学教育の可能性を探る際の参考に供したい。なお、講

義の概要については、私が担当した2003年秋の「クルマ社会と法」を中心としている。

2 科目設置の目的と経緯

京都学園大学において、総合講座を設置することとなった経緯は、京都学園大学が、経済学部から始まり、その後、法学部と経営学部（経済学部経営学科の独立）を設置し、1999年に人間文化学部を設置したことを契機としている。筆者が、その当時の法学部教務の担当者として、4学部体制を生かした学際教育を提案したのが発端である。ちなみに、このような動きは、これ以降、各学部が担当する総合講座を設けるということになり、本学の中でも大きく広がりを見せている。

まず、以下において、発足当時の講義概要を再録してみよう。

〔1999年度 講義概要〕

総合講座 交通問題を考える 2単位

担当者名 川本哲郎ほか

開講期 秋学期（2／4／6セメスター）、週1回履修型

主 題 交通問題の総合的検討

担当者 川本哲郎（法学部）〔オーガナイザー〕ほか

教材 授業開始時に指示する

評価方法 出席、小テスト、レポート

受講者への要望 交通問題を様々な分野の専門家を招いて交通問題を考察するものなので、幅広い関心を持った学生の受講を歓迎する。

講義の概要 1998年度の交通事故による死亡者は9,221人で、この16年間で最も少なかったが、それでも年間1万人近い人たちが交通事故の犠牲者になっている。戦後50年間の交通事故による死亡者の総数は約50万人に達しているのである。また、交通犯罪（過失致死傷や道交法違反）を犯した者のうち、平成9年には約2,000人が刑務所に入っており、道交法違反者は約100万人、交通反則金で処理された者は約800万人に達している。本学では自動車による通学を

認めており、交通事故の防止が大きな課題になっている。交通事故を回避するひとつの方法は、交通に関して正確な知識を持つことである。そのために、本講義では、本学の教員が、法律学や心理学、経済学の見地から交通問題を考察すると同時に、警察や損害保険会社、自動車会社などから専門家を招いて、実際に交通問題の解決に当たっておられる経験を基にして、講義をしていただく予定である。詳細は、講義の開始時に発表する。

このように、この講義には幾つかの特徴が存在している。第1に、前述したように、ひとつの問題を様々な角度から総合的に検討することが挙げられる。第2は、この講義概要に記しているように、京都学園大学では、その所在する環境から、自動車通学を認めており、交通安全教育の重要性が他大学に対して大きいことである。そして、第3は、オムニバス形式を採用し、本学の教員に加えて、実際に現場で交通安全に携わっておられる方たちに講義をお願いしたことである。このような試みは、本学の学生の関心に合致していたこともあり、受講生の数は、初年度の451人から、636人（2000年度）へと大幅に増加した。本学の学生総数は約4000人であるから、その人気の高かったことが伺えよう。しかし、本学では少人数教育を特色としていることもあり、受講生数が多すぎるのを抑制するため、授業時間の調整などを図った結果、その翌年には258人、さらに171人と減少したが、2003年度には553人となっており、依然として高い人気を維持している。なお、反省すべき点としては、第1に、初代のオーガナイザーが筆者であったために、外部からの講師の構成などを見ても、交通犯罪に偏りすぎていることが挙げられる。第2に、4学部体制の活用という点でも、経済学部から交通心理学と交通経済学の教員の参加を得られただけであり、不十分なものとどまった。第3には、自動車工学という観点も取り入れたいと考えて、自動車会社に協力をお願いしたが、承諾をえられなかったのも、ややバランスの欠けるものとなってしまった点がある。

次に、初年度の講師とテーマの一覧を再録する。

第1回 はじめに

川本哲郎（法学部）

第2回	交通心理学	森田敬信（経済学部）
第3回	交通犯罪	川本哲郎（法学部）
第4回	交通安全	亀岡警察署交通課長
第5回	刑事手続	新保佳宏（法学部）
第6回	運転者の心得	二条自動車教習所教員
第7回	被害者・被害者遺族の立場から	今井好子
第8回	保護観察	京都保護観察所保護観察課長
第9回	損害賠償	若林三奈（法学部）
第10回	損害保険	三井海上火災保険株式会社
第11回	交通問題	西藤二郎（経済学部）
第12回	まとめ	川本哲郎（法学部）

この中で、学生に特に大きな印象を与えたのは、ご子息を交通事故で亡くされた方の講義であった。普段は若干の私語の見られる大教室が水を打ったように静まりかえったし、講義内で書かせるレポートに取り組む姿勢も熱心なものであった。なお、全般に、外部から講師を招くという企画自体は、学生に好評であった。通常の授業では聞くことのできない現場の声には高い評価が与えられていた。

その後の経過としては、私立の自動車教習所から方針の変更ということで断りがあったので、2年目からは、地元の亀岡市立自動車学校校長の副島敏弘先生に講義をお願いしている。全国的に見ても珍しい公立の自動車学校の副島先生には、無理なお願いにもかかわらず、企画の趣旨にご賛同いただき、それ以降、講義を引き受けていただいている。また、三井住友海上火災保険株式会社には、メセナという形でご協力を仰いでいる。講師の中では、唯一の民間企業の方であり、保険会社に就職を希望している学生には大いに参考になるという効果があったことも付言しておきたい。亀岡警察署と京都保護観察所からは、課長が交代されても、引き続き講義を担当していただいている。本学の学生が、交通違反を犯して、お世話になることは望ましくないことではあるが、その予防という観点から、大きな教育効果が挙げられているものと思う。なお、地元の

警察署の方が大学で講義されるのは全国的に稀有なことのようである。さらに、当初から弁護士の方に講義を依頼することを考えていたが、初年度は実現しなかった。しかし、2002年度から、京都弁護士会の小槻浩史弁護士に講義をお願いすることになり、教育効果はさらに高まった。小槻弁護士は京都被害者支援センターにも関わってこられた方であり、主に損害賠償の観点からの講義をお願いしているが、被害者問題にも目配りのきいたものとなっているのは有り難いことだと思っている。最後に、先に述べた被害者遺族の今井氏は種々の事情から交代を希望され、現在は深川氏にお願いしている。今井氏の講義については、京都学園大学法学に論文を執筆されたので、是非それを参照していただきたい。¹⁾

3 大学コンソーシアム京都 特別講義D「クルマ社会と法」

(1) 講義計画

前述したような経緯で、2003年度の秋には、京都駅前のキャンパスプラザ京都において、特別講義D「クルマ社会と法」を開講した。その概要を以下に再録する。

特別講義D クルマ社会と法

主 題 交通問題と法の総合的検討

担 当 者 川本哲郎（法学部）〔オーガナイザー〕ほか

教 材 授業開始時に指示する

評価方法 出席，小テスト，レポート

受講者への要望 交通問題を様々な分野の専門家を招いて交通問題を考察するものなので、幅広い関心を持った方々の受講を歓迎する。

講義の概要 2000年の交通事故による死亡者は9,066人であり、毎年1万人近い人たちが交通事故の犠牲者になっている。戦後50年間の交通事故による死亡者の総数は約50万人に達しているのである。また、交通犯罪（過失致死傷や道交法違反）を犯した者のうち、2000年には約2,000人が刑務所に入っており、道交法違反者は約100万人、交通反則金で処理された者は約700万人に達してい

る。

交通事故を起こした場合には様々な法律問題が発生する。運転者には刑事・民事・行政の3種の責任があり、それぞれに難しい問題が生じる可能性がある。また、事故の発生を予防することも極めて重要である。そこで、本講義では、刑事法と民事法の見地から交通問題を考察すると同時に、警察や保護観察所、損害保険会社などからも専門家を招いて、実際に交通問題の解決に当たっておられる経験を基にして、講義をしていただく予定である。詳細は、講義の開始時に発表する。

*講義期間：平成15年9月30日～平成16年1月20日

*場所：キャンパスプラザ京都

- | | | |
|------|-----------|------------------|
| 第1回 | はじめに | 川本哲郎 (法学部) |
| 第2回 | 交通心理学 | 森田敬信 (経済学部) |
| 第3回 | 運転者の心得 | 副島敏宏 (亀岡市立自動車学校) |
| 第4回 | 交通安全・行政処分 | 福島暢哉 (亀岡警察署交通課) |
| 第5回 | 交通犯罪 | 川本哲郎 (法学部) |
| 第6回 | 交通犯罪者の処遇 | 小柳武 (法務総合研究所) |
| 第7回 | 刑事手続 | 新保佳宏 (法学部) |
| 第8回 | 保護観察 | 宮路博昭 (京都保護観察所) |
| 第9回 | 被害者の立場から | 井上保孝・郁美 |
| 第10回 | 損害賠償 | 若林三奈 (龍谷大学法学部) |
| 第11回 | 損害保険 | 三井住友海上火災保険株式会社 |
| 第12回 | 交通事故訴訟 | 小槻浩史 (京都弁護士会) |
| 第13回 | まとめ | 川本哲郎 (法学部) |

京都学園大学の総合講座については、オーガナイザーを交代し、2002年度は若林助教授、2003年度を新保助教授が担当された。2003年度秋の大学コンソーシアム京都の特別講義に関して、筆者にオーガナイザーの依頼があったので、久しぶりに引き受けるに当たって、若干の変更を加えた。つまり、その間の事情や経緯は省略するが、第6回の交通犯罪者の処遇に関する講義を法務総合研

究所の小柳武氏にお願いし、第9回の「被害者の立場から」を東名高速事故の被害者・遺族である井上保孝・郁美ご夫妻に依頼したことである。初めて、京都以外の地域から外部講師を招くことになったのである。

なお、このような科目を計画・組織するにあたって一番重要なことは、言うまでもなく、講師の選定と依頼である。前にも述べたように、外部から招いた先生方の講義の評価は著しく高いので、その内容には全く問題はなかったが、日程調整などには若干の労力が必要である。幸いにも、この5年間、講師の先生方のご協力によって大きなトラブルは生じなかったが、どうしても日程の調整がつかない場合も生じるので、本学の教員の担当する講義と順番を入れ替えたこともなかったわけではない。

(2) 講義の内容

以下では、各講義の内容を簡単に紹介したい。実際には、講師の都合により、第1回目の講義を第4回目に行ったが、便宜上、当初の計画通りの順に述べることとする。また、各回のタイトルは、当日配布されたレジュメに従っている。

第1回 はじめに

上述したような本講義の目的と概要を紹介した後で、「クルマ社会と法」という問題の全体像が提示された。第1に、責任の内容として、①刑事（刑罰として、罰金と自由[懲役・禁錮]刑）、②民事（損害賠償）、③行政（運転免許の停止・取消）があり、現在の犯罪対策としては、二極分化（重かるべきはさらに重く、軽かるべきはさらに軽く）の傾向があることが示された。第2に、運転行動について、クルマ人格などに触れて概略が紹介された。第3は、交通犯罪対策として、人に対する刑罰と教育だけでなく、環境の改善として、安全車、道路・施設の改良、救急体制・医療などが挙げられた。第4に、刑事法（刑法、刑事訴訟法、刑事政策）の概略が示された。第5に、被害者の問題が、民事責任と損害保険の問題と関連づけて紹介された。そして、最後に、これからの交通システムの問題にも言及があった。

第2回 交通心理学

安全運転管理の心理学について、セルフモニタリングを中心に講義を展開された。見え方とは、人間×環境であり、①危険を見つける心の目、②安全確認をしようとする心の目～一点集中の怖さ、③悪縁（相互作用を見つける心の目）、④自分を見つめる心の目（セルフモニタリング）が大事であるとされた。この講義では、OHPを使用して、曖昧な写真を見せて何に見えるかを聞いたり、「ある瞬間に活動する心の目はひとつ」ということを実感させるために、首を左右に振りながら漢字を考えるとという行動を受講生にさせるなど、視聴覚教材を用い、かつ学生参加型の授業であるので、教育効果も大であったと思われる。また、カーブミラーの見方なども示されたので、実際の運転にも役に立つものがあつた。

第3回 運転者の心得

冒頭に、運転者の心得とは、「現在の車社会において、決められた交通ルールを守るのはもちろん、他の交通に対する思いやりの気持ちを忘れずに、安全で快適な車社会になるように努めること」であるということを示され、「交通情勢と対策の推移」の項では、自動車保有台数、交通事故死者数、運転免許の保有状況に関する統計を示されるとともに、戦後の交通政策の歴史も概観された。そして、運転免許制度の概要を紹介した後に、自動車教習の現状について述べられた。そこでは、運転者の心得の内容として、①くるま社会人としてのモラルと責任、②交通法令の遵守、③運転に必要な準備が示され、運転者教育とは「入りやすいが奥行きのある分野」であるとされた。また、講師は、警察署長を勤められた方であるので、その当時に経験された事故の実例などを紹介されたことも、受講生に大きな影響を与えたようである。

第4回 交通安全・行政処分

第1に、交通事故の発生状況と特徴について述べられ、警察の交通安全運動も紹介された。第2に、クルマ社会における運転者の自覚と責任について、実例を挙げながら、1%の過失があれば被疑者になることが示された。第3に、交通安全対策として、①安心歩行エリアなどの「交通環境の整備」、②車間距離の自動計測などの「『ASV』（Advanced Safety Vehicle）自動車の開発」、③交

通安全教育（～安全マインドの向上）を挙げて、厳罰化よりも教育が重要であることを指摘された。第4に、行政処分に関して、運転免許の取消・停止という処分は「不適格運転者の排除が目的である」とされ、制度の概要を述べられた。第5に、交通警察の被害者対策にも触れられ、実際の事故の事例を紹介して、警察の活動を紹介された。そして、最後に、「未遂事故」と題するビデオを上映された。ここでは、大学の所在する亀岡警察署管内の状況が詳しく述べられるとともに、視聴覚教材を用いて安全運転の重要性を伝えられたので、受講生の警察に対する理解も深まったものと思われる。

第5回 交通犯罪

第1に、判例集に掲載された事例を紹介して有罪か無罪かを聞いた後で、交通犯罪を構成する業務上過失致死傷罪と道路交通法違反の概略が示された。また、飲酒運転の罰則を強化した道交法改正と危険運転致死傷罪の新設についても解説された。さらに、運転中の携帯電話の使用を禁止した道交法改正についても触れて、携帯電話を利用することの危険性が示された。第2に、交通事故の現状を示した後に、交通犯罪者の処遇の概要が紹介された。ここでは、交通犯罪者の集禁処遇が紹介されるとともに、道交法108条の2の軽微違反者に対する講習について、実車による実技指導に加えて、社会参加活動が採用されたことが取り上げられた。この講習は、イギリスの社会奉仕命令にヒントを得たものであると思われるので、今後の運用が注目される、と述べられた。第3に、被害者支援に関しては、とくに、高次脳機能障害の問題と自助グループの重要性が指摘された。最後に、将来のクルマ社会の在り方について、刑罰以外の手段によって、どのようにして交通事故・交通犯罪を予防するかを考えることが必要であるとされた。

第6回 交通犯罪者の処遇

今回の授業はパワーポイントを用いて行われた。最初に法務総合研究所の紹介があり、その後、交通犯罪の統計が示され、交通事故による死者が減少している原因として、①シートベルトやエアバッグなどによる自動車の改良、②信号機などの施設の改善、③交通安全教育が挙げられた。次に、講師は、法務省

の心理技官として矯正施設に勤務されていたことがあるので、その経験を交えながら、矯正施設における受刑者処遇の実態を詳しく解説された。とくに、市原刑務所における処遇の実態を紹介され、受刑者の再入率の低いことを指摘された。

第7回 交通の取締りと刑事手続

冒頭に、交通事故の現状とその推移が紹介され、続いて危険運転致死傷罪の成立に触れられた後で、交通取締りについて検討された。捜査の意義・目的から始まり、捜査機関、捜査の端緒、捜査の方法および実行に関する基本原則、自動車検問、逮捕、被疑者の勾留・取調べ、搜索・差押え・検証に至るまでを丁寧に解説され、交通犯罪事件の特色として、①一方の当事者が死亡・重体の場合には事情聴取ができないこと、②当事者の言い分が食い違う場合が多いこと、③目撃者確保の捜査が重要になることなどが指摘された。さらに、弁護人の意義、公訴提起の意義と基本原則、公判準備、証拠能力と証明力など、刑事手続全般を、交通事件を素材にして、詳しく説明された。なお、受講生に与えられた課題は、「警察の行う交通の取締りについて、考えるところ―事故抑止効果など―を述べてください」というものであった。

第8回 保護観察

最初に、最近の犯罪の状況と、最近の主な法律の改正について触れられた後、更生保護制度について詳しく解説された。更生保護制度の基本法規から、更生保護の機関、保護観察の目的と種類について述べられ、交通保護観察の状況を紹介された。さらに、保護観察の実施の方法や、矯正施設収容中の人等の環境調整、更生保護事業、犯罪予防活動、協力組織に至るまで幅広くその実態が伝えられた。また、受講生に対して、自分が交通事故の加害者になったと仮定して、被害者にどのように謝罪したらよいかを考えなさい、という課題が出されたが、まさに実務家の方ならではの発想であると感じた。

第9回 被害者の立場から

東名高速の事故の被害者・遺族である井上保孝・郁美夫妻に東京から来ていただいた。最初に井上保孝氏が、事故の概要とその後の活動に付いて詳しく述

べられた。悪質な運転者に対する刑罰が軽すぎることに疑問を抱かれたところから、署名運動を行い、集まった約37万人分の署名が契機となって、危険運転致死傷罪が新設された経緯を語られた。次いで、井上郁美氏が、事故の実態と保孝氏の火傷の後遺症について触れられた後、全国で開催されている「命のメッセージ展」の活動を紹介された。そして、現在力を入れていることとして、若い人たちに訴えたいということを挙げられた。たとえば、千葉県の小学校で講演されたときには、「命はTVゲームとちがってリセットがきかない」と述べて、命の大切さを教えられたとのことである。また、平成15年7月に判決のあった民事裁判の内容も紹介された。²⁾井上夫妻が提訴に込められた三つの思いとは、①加害者には、永年に亘って償ってほしい、②裁判所は、交通事故の悪質さを十分に考慮してほしい、③加害者を雇用していた運送会社の責任を認めてほしい、ということであった。裁判の結果は、ほぼ原告の主張が取り入れられたもので、この判決を「血の通った裁判だった」と高く評価された。

この講演においては、パワーポイントが使用され、事故の報道写真なども見ることができ、資料として新聞記事も配布されたので、受講生にとって分かりやすいものであった。また、教壇には、被害者（3歳と1歳の女兒）の等身大のオブジェと遺品も展示された。後でも述べるように、この講義は、受講生に最も大きな影響を与えたものであった。

第10回 民事責任（損害賠償と保険）

最初に、具体的な事例を挙げて、民事責任とは何かを解説した後に、①「誰が民事責任を負うのか？－人身事故の場合の特別ルール」、②「物損事故の場合－自賠法は適用されない。一般法である「民法」に戻る！」、について説明された。そして、損害賠償に関して、その算定方法を中心に詳しく解説された。とくに、被害者の行為が、損害の発生または損害の拡大に寄与した場合の過失相殺について、具体例を挙げながら、その理念・意義と実際の運用を検討された。詳細なレジュメが配布され、具体的な事件を素材とした講義であったので、受講生にも好評であった。

第11回 交通事故と自動車の保険、保険の自由化

冒頭に、交通事故の発生状況と、交通事故を起こしたときの措置と責任について、簡単に解説された。次いで、「交通事故と自動車の保険」では、①自賠責保険（強制保険）と自動車保険（任意保険）、②自賠法と自賠責保険、③自動車保険の種類と内容について、詳細な紹介が行われた。そして、実際の「自動車事故処理のながれ」に沿って、事例を交えたり、実際の商品に即して、丁寧に解説された。配布された資料は、大部なものであったが、大学で用いられる教材とは異なり、きわめて分かりやすいものであった。最後に、「保険の自由化」について、その経緯と現状が語られた。前にも述べたように、本講義の中では、唯一の民間企業からの講師であり、受講生に与えた印象も新鮮であった。また、我々教員から見ても、教え方という観点から大いに学ぶべきものがあるように思われる。大学の中では、ともすれば「分からないのは学生の努力不足である」という声すら聞こえるのであり、そこからFD活動の重要性が注目されているのである。民間企業では、客が分からなければ営業にならないのであるから、「分かりやすいこと」は当然の前提である。また、交通事故は大量に発生しているから、保険会社には多種多様な要望や批判が寄せられる。その処理を実際に担当されている方の講義には、「事実の重み」が感じられる。民間企業と大学の協力には、このような形も存在するということを示せたのも大きな収穫であった。

第12回 交通事故訴訟

民事責任の仕上げは弁護士にお願いしたが、まず事故が起きたときに何をなすべきかから始まり、刑事裁判の概要を示された後に、民事裁判について、損害賠償請求権を行使できる者と行使される者を見てから、損害を人損と物損に分けて、その内容を解説された。人損については、治療費などの積極損害と、休業損害や後遺障害・死亡による逸失利益などの消極損害とに分けて説明された。また、慰謝料の算出や過失相殺についても触れられたし、実際に、どのような解決方法が存在するかも、豊富な資料を基に示された。さらに資料では起訴状や訴状の見本も提示された。講義の形式も、受講者に順番に質問しながら

行うというものであり、緊張感のある授業であった。

第13回 ま と め

最近の道路交通法改正案や交通事故による死者数の減少などを取り上げると同時に、これまでの講義を振り返り、若干の補足とまとめを行った。この講義では、出席点として、最後の数分間に講義の感想を書いてもらったり、講師が与えた課題について考えてもらうという試みを行った。最終回では、講義全体を通じての感想と要望を述べてもらった。その一部を紹介すると、やはり一番多かった感想は、「様々な分野からの意見を聞くことができてよかった」というものであった。それ以外には、「具体的な事例が多く取り上げられているのがよかった」とか、受講生の中にも自動車を運転している者が多いので、「自分の運転を反省するよいきっかけになった」、「これから安全運転を心がけたい」という感想も各回を通じて多かった。要望としては、その他のゲストスピーカーとして、①自動車を製造している自動車会社、②道路環境を整備する国土交通省や地方自治体、③交通事故の加害者などが挙げられた。また、「パネルディスカッションを行ってほしい」という希望も見られた。特に印象に残った講義として、複数の者が挙げたのは、交通事故の被害者・遺族の井上夫妻の話であった。

この講義の対象者は、京都学園大学以外の大学生であり、その所属する学部も様々である。また、受講生数も約60名であり、会場であるキャンパスプラザの施設も充実しているので、授業の環境は良好であった。さらに、京都市の生涯教育事業であるシティカレッジをも兼ねていることから、社会人の受講生の方が数名おられたのも、良い影響を与えていたように思われる。

4 お わ り に

2003年（平成15年）の交通事故の死者数は、前年より7.5%減の7,702人となった。死者数が8,000人を下回ったのは、1957年以来46年ぶりである。その大きな原因として、飲酒運転の罰則が強化されたことが挙げられているが、³⁾ 厳罰化の抑止効果が永年に亘って維持されないことは、これまでの経験から明らか

である。したがって、厳罰化の効果が発揮されているうちに、その他の方法によって、交通事故の減少を図ることが重要であると考えられる。第1に、交通安全教育の徹底である。この総合講座・特別講義を受講した学生の感想を見ると、教育の重要性を改めて認識できた気がする。第9回の講師の井上夫妻が述べられていたように、とくに若い人たちに交通事故の発生原因などを教えることは大きな効果をもたらすように思われる。第2に、たとえば、飲酒運転に関しては、厳罰によって国民が飲酒運転を控えている間に、運転代行やノンアルコールビールの普及などによって、国民の生活行動パターンを変えていく努力が要請されよう。第3は、安全車の開発や救急医療の充実、道路環境の整備などである。この講座の中でも、複数の講師によって、これらの取り組みは評価されており、一層の向上が求められるところである。また、交通事故の被害者については、最近マスコミでも取り上げられるようになった高次脳機能障害の問題も忘れられてはならないであろう。交通犯罪の厳罰化自体については、⁵⁾批判も見られるところであり、交通事故に対する社会政策として、何が適切な⁶⁾のかは、改めて検討する必要があるように思われる。

この総合講座・特別講義は、前述したように、法学教育のひとつの在り方を追求したものである。インターンシップやフィールドワークなど、大学のキャンパスを離れて、学生に多種多様な体験を積ませることにより、教育効果を高める試みが始められて久しいが、これには、かなりの労力を要する。したがって、それと並んで、ゲストスピーカーを招くという試みも活用されてよいと思われる。筆者自身も、かなり以前から授業内講師という形式で、学期中に1回だけ外部から講師を招くことを企画してきたが、イギリスでの在外研究の折に、大学院の授業の中に、かなり頻繁に外部講師を招いて行われるものがあったのも参考になった。また、前述したように、様々な分野からの講師による講義は、学生の視野を広げるのにも役立つであろう。とくに、法学の世界は、法科大学院の時代を迎えて、様々な取り組みが行われようとしている。法科大学院では、多種多様なバックグラウンドを持った学生の入学が促進されることになると思われるが、そのような時代にあっては、法学部においても、法科大学

院においても、学生に対する教育効果を高めるためのより一層の努力が要求されている。本学の取り組みがその参考となれば幸いである。⁷⁾

註

- 1) 今井好子「〈再考〉心の傷を癒すとは何か—交通事故被害者・遺族の立場から—」京都学園法学2001年1号101頁以下。
- 2) 本判決について詳しくは、東京地判平成15年7月24日判タ1135号184頁以下参照。なお、井上郁美「永遠のメモリー」(2000年)、拙稿「交通犯罪者の処遇」犯罪と非行133号(2002年8月)参照。
- 3) 朝日新聞2004年1月3日。
- 4) 拙稿・前掲18頁参照。
- 5) 毎日新聞2004年1月6日社説。
- 6) たとえば、曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト1216号(2002年)46頁以下、長井圓「道路交通犯罪と過失犯」現代刑事法38号(2002年)34頁以下、高山佳奈子「ドイツにおける交通事件処理」成城法学69号(2002年)108頁など参照。
- 7) 既に掲げたもの以外に、各回の講義で提示された参考文献を以下に掲げておく。
(第2回)海保博之「人はなぜ誤るのか」(1999年)、芳賀繁「失敗のメカニズム」(2000年)、(第5回)二木雄策「交通死」(岩波新書)、佐藤光房「遺された親たちPART I～VI」、川本哲郎「交通事故の被害者」被害者学研究9号(1999)、同「交通事故の被害者」宮澤浩一先生古稀祝賀論文集1巻(2000年)、同「交通犯罪対策の現状と課題」京都学園法学1999年2・3号、(第10回)藤村和夫「交通事故賠償理論の新展開」(1998年)、「ジュリスト交通事故判例百選[第5版]」。